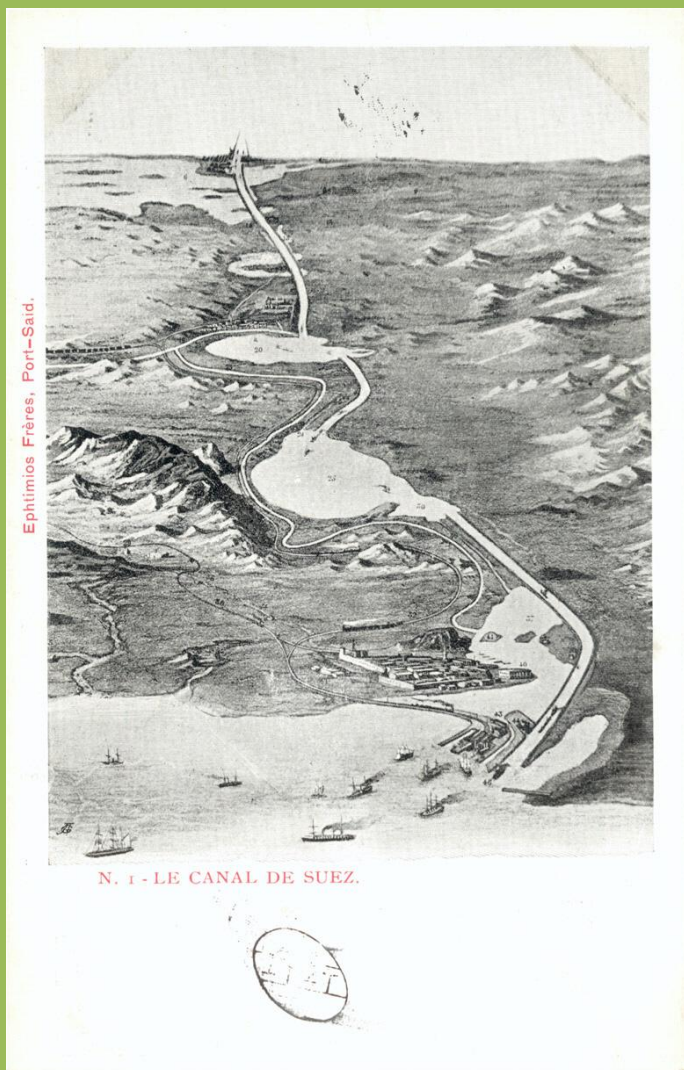


# Le canal de Suez, manifestation de la puissance technologique et géopolitique de l'Europe industrielle

(Dossier réalisé par le service éducatif de la MGT)

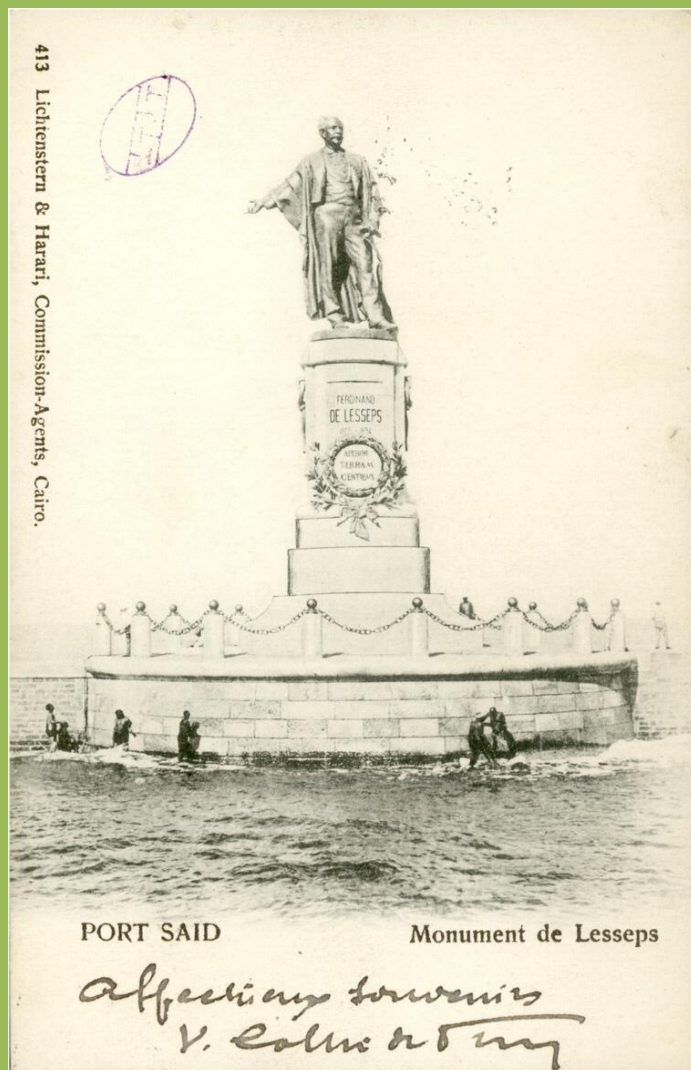
## Le canal de Suez : historique

Le canal de Suez : la mer Méditerranée est en haut, la mer Rouge en bas



(cote MGT : CP Collin 1102)

Le monument en l'honneur de Lesseps à Port-Saïd est inauguré en 1899.



(cote MGT : CP Collin 1081)

Inauguré en novembre 1869 en présence de l'impératrice Eugénie, épouse de Napoléon III, et de l'empereur d'Autriche François-Joseph, le canal de Suez relie la mer Méditerranée à la mer Rouge par l'isthme de Suez. Avec ses 162 km de long, ses 54 m de large et ses 8 m de profondeur, il met fin au transit terrestre entre Alexandrie et Suez nécessitant des transbordements coûteux. Il permet ainsi de relier Londres à Bombay par bateau sans contourner le continent africain, autorisant un gain de 40% en distance parcourue. Le premier navire qui passe le canal maritime dans la même journée est le Meymann, des Messageries impériales, à destination de Ceylan et Calcutta, qui quitte Port-Saïd à l'aube du 18 juin 1870 et arrive vers huit heures du soir à Suez. Le 27 novembre 1870, les Messageries maritimes ouvrent une ligne régulière au départ de Marseille avec escale à Port-Saïd à destination d'Aden, Pointe-de-Galles (Ceylan), Saïgon et Hong-Kong.

C'est le fils de Mohamed Ali, Saïd Pacha, vice-roi d'Égypte de 1854 à 1863, qui octroie dès 1854 aux Français la concession de l'isthme en vue de creuser et d'exploiter le canal. Un nivellement topographique de l'isthme avait été réalisé, montrant que la différence d'altitude entre la surface de la mer Méditerranée et celle de la mer Rouge était très faible, permettant donc la construction d'un ouvrage sans écluses. L'ingénieur Ferdinand de Lesseps, ancien vice-consul d'Alexandrie et ami de Saïd Pacha qui avait fait ses études en France, dirige les opérations. Il fonde en 1858 une société par actions, la Compagnie universelle du canal maritime de Suez : 44% du capital sont apportés par l'État égyptien, le reste provient exclusivement d'actionnaires français.



(cote MGT : CP Collin 1104)

Les travaux commencent en 1859, et sont effectués en majorité par des fellahs égyptiens. En 1862, en raison du manque de main-d'œuvre, la Compagnie impose à Saïd Pacha la levée d'une corvée pour approvisionner le chantier en travailleurs (10 000 par mois).

Entretemps, Ferdinand de Lesseps doit aussi subir les pressions des Britanniques, peu enclins à laisser les Français détenir un endroit aussi stratégique sur la route des Indes, et qui réussissent à deux reprises (1859 et 1863) à interrompre quelque temps les travaux en faisant intervenir la cour ottomane.

A la mort de Saïd Pacha, son neveu Ismaïl Pacha lui succède (1863-1879). Le sultan

ottoman, sous pression des Britanniques, obtient, pour permettre la poursuite de la construction, la fin du système de la corvée et l'assurance de la neutralité du canal. L'intervention de Napoléon III permet à la Compagnie du canal de Suez d'obtenir un dédommagement financier de la part de l'État égyptien et l'on cherche à compenser une main-d'œuvre désormais coûteuse par une plus grande mécanisation de la construction (cela d'autant qu'une épidémie de choléra fait des ravages parmi les fellahs du chantier durant l'été 1865). Le projet fou est finalement mené à bien, le premier navire emprunte le canal en 1867, mais l'inauguration officielle attend 1869.

Les finances désastreuses de l'Égypte poussent celle-ci à revendre ses parts au Royaume-Uni à prix d'aubaine. L'intervention militaire britannique de 1882 sur les rives du canal confirme leur implantation et l'éviction de la France comme pays ayant « une situation privilégiée en Égypte ». Un statut international est fixé par la convention de Constantinople du 29 octobre 1888 : le canal doit être accessible en temps de guerre comme en temps de paix à tous les navires.

**L'ouverture du canal, qui ne peut être utilisé qu'avec des navires à moteur, pousse les marines marchandes à s'équiper en masse (alors qu'en 1860, seuls 5% des navires fonctionnaient à la vapeur).**



(cote MGT : CP Collin 1105)



L'œuvre de Ferdinand de Lesseps a été à l'origine d'une urbanisation importante de cette partie de l'Égypte où, en un siècle, ont surgi du sable des villes et des infrastructures industrielles. Si Suez existait déjà, Port Saïd et Ismaïlia sont les filles de cet étonnant couloir d'eau qui sépare le continent africain de l'Asie.

## Port-Saïd, porte d'entrée du canal de Suez sur la Méditerranée



(cote MGT : CP Collin 1075)

La ville de Port-Saïd est une création entièrement artificielle, bâtie sur les déblais et la vase asséchée du lac Menzaleh, et qui doit son existence au creusement du canal de Suez. Elle date, donc, de 1859, et le vice-roi Saïd Pacha lui donne son nom.

Au départ simple campement de fortune pour les travailleurs égyptiens et leur famille, elle devient rapidement une ville, aujourd'hui toujours appréciée pour ses maisons anciennes de style colonial aux grands balcons à rambardes sculptées. Saïd Pacha voulait que la ville ait un port digne de ce nom, et travaille avec Lesseps sur le projet. En 1869, les travaux sont



(cote MGT : CP Collin 1084)

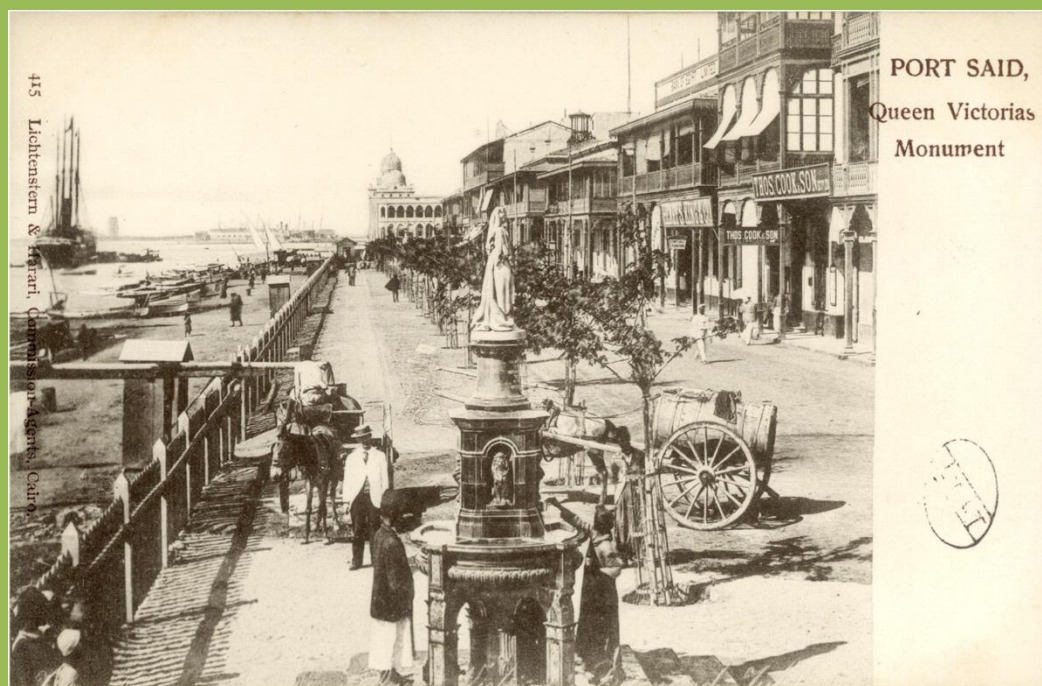


achevés. Les installations portuaires se composent alors d'un vaste avant-port délimité par deux jetées artificielles, et du port proprement dit. L'accès de nuit est assuré par des feux installés sur chaque jetée, et un phare électrique. Le port lui-même est constitué d'un chenal de 100 mètres de large et de 8 mètres de profondeur et de quatre bassins. Des navires à vapeur de compagnies régulières y sont accueillis dès 1866 : les Messageries impériales, la Compagnie Fraissinet de Marseille, la Compagnie impériale russe...



(cote MGT : CP Collin 1076)

En 1870, la population compte environ 7000 personnes : 1000 Français ou protégés, 1000 Italiens et Autrichiens, 500 Maltais, 2000 Grecs et 2500 Arabes. A la demande de la communauté française, un consulat est créé en janvier 1870. D'autres consulats, des compagnies d'import-export, des banques... s'y installent alors.



(cote MGT : CP Collin 1091)



(cote MGT : CP Collin 1094)

Le célèbre immeuble de l'Eastern Exchange, Boulevard Eugénie,  
abritant un Hôtel , le Cercle Français et le Club Egyptien.



Port Saïd.

The Eastern Exchange Hotel.

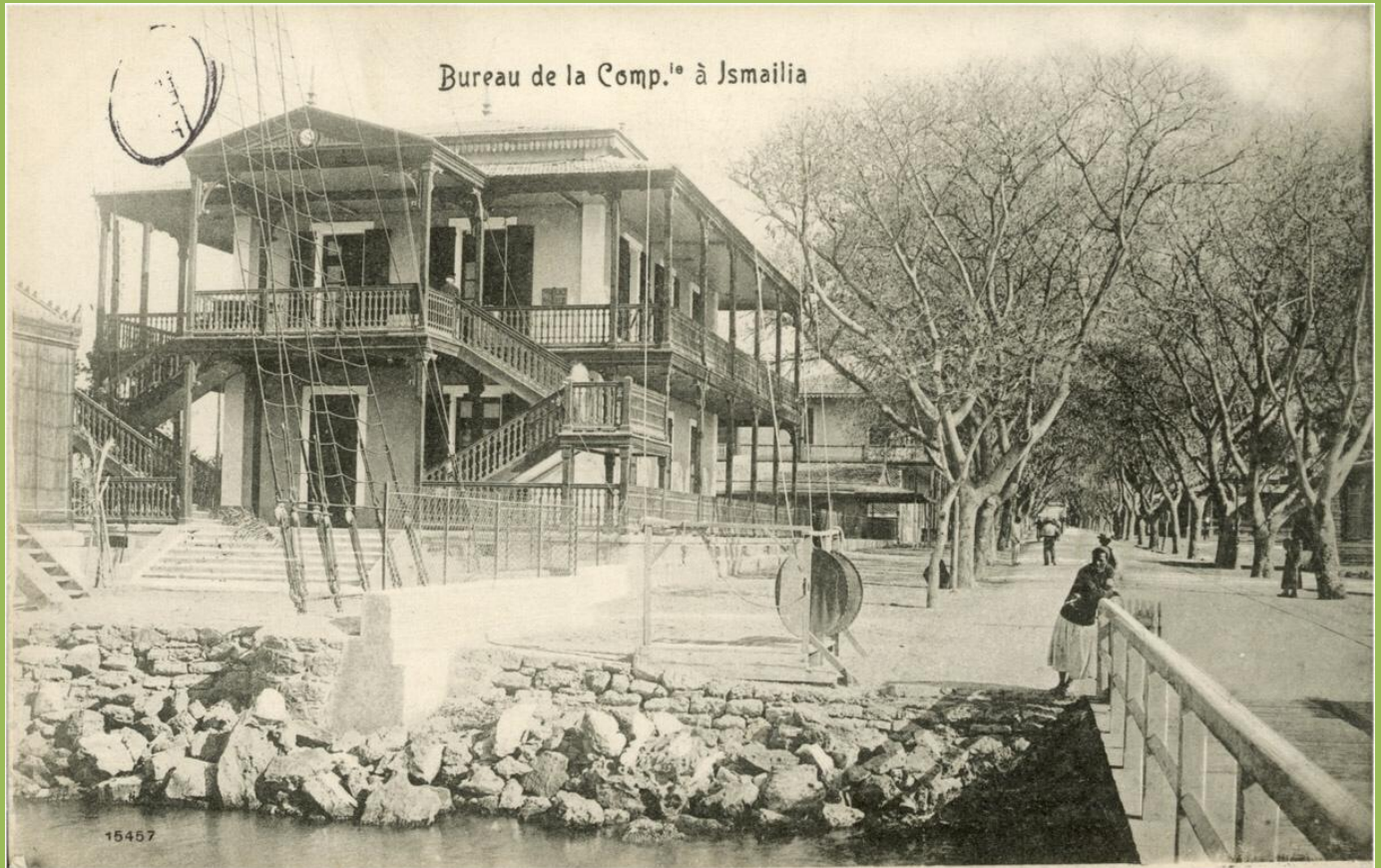
26 février 1903  
Souvenir affectueux et  
reconnaisant.  
Eug. Bradié

(cote MGT : CP Collin 1101)



## La ville nouvelle d'Ismaïlia

Le creusement du canal conduit à la fondation d'une ville nouvelle à mi-chemin entre Port-Saïd et Suez, Ismaïlia, baptisée en l'honneur d'Ismaïl Pacha, et dont la première pierre est posée en avril 1862. Elle est conçue pour être le quartier général de l'administration du projet et est, à l'époque de la construction, le centre de tous les travaux. On y avait réuni les magasins généraux, la direction administrative et les divers services de la Compagnie du canal.



(cote MGT : CP Collin 1113)

Lesseps et le directeur des travaux y ont une habitation. Le plan de la ville s'inspire des conceptions saint-simoniennes : des quartiers d'habitation réservés aux ouvriers mariés et célibataires sont disposés autour de la place Champollion, plantée de palmiers. Toutes les maisons sont pourvues de vérandas et d'un espace pour aménager un jardin. Les ateliers de Port-Saïd ont fourni les charpentes et des entreprises marseillaises les menuiseries.

Le plan de la ville répartit les habitants selon leurs origines autour de trois places : *Champollion*, pour les Européens, *Leibnitz* pour les Grecs et *Ibrahim* pour les Arabes.

## Suez, porte d'entrée du canal sur la mer Rouge

Ephthimios Frères, Port-Saïd



SUEZ - Entrée du canal.

(cote MGT : CP Collin 1115)

A l'extrémité sud du canal de Suez, la ville de Suez est localisée sur le site du port fortifié médiéval de Qulzum, à l'époque centre important du commerce des épices, et camp de transit pour les pèlerins de la Mecque. Au milieu du XIXe siècle, ce port n'est plus qu'une bourgade désolée, privée d'eau potable.

C'est alors que, grâce au lieutenant britannique Waghorn, la Compagnie péninsulaire et orientale, soutenue par le gouvernement britannique, obtient le monopole du transit à travers l'isthme, et la création d'une ligne de chemin de fer entre Alexandrie et Le Caire, bientôt prolongée jusqu'à Suez. La ville devient un port d'escale pour les paquebots venant de l'Inde.

La construction du canal bouleverse une nouvelle fois la donne. Pendant la durée du chantier, Suez connaît une forte croissance de sa population et se dote d'équipements. Elle augmente en importance en tant que port de transit pour le trafic marchandises dans le commerce avec l'Asie orientale et pour le trafic passagers.



Vue générale de Suez.

Made for Arougheti Bros Suez.

(cote MGT : CP Collin 1116)





Ville de Suez



Made for Arougheti Bros Suez

N° 225 Ville de Suez

(cote MGT : CP Collin 1123)



Une Rue de Suez



15425

(cote MGT : CP Collin 1124)





MINISTÈRE DE  
L'ÉDUCATION NATIONALE

MINISTÈRE DE  
L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR  
ET DE LA RECHERCHE

